INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

31a jaro   Septembro - Oktobro 1979   N-ro 5

ELEKTRA LOKOMOTIVO (serio 1200) en NEDERLANDA PEJZAĜO.

GRAVA JUBILEO

La 22an de septembro 1979 la Internacia Esperanto-Muzeo Wien festis la 50-an datrevenon de sia fondiĝo. Ĉar tiu muzeo estas unika en la mondo, kaj ĉar multaj membroj de IFEF jam kontribuis al tiu trezorejo de la esperantistaro, la prezidanto de IFEF sendis al la muzeo gratulleteron, kiun ni ĉisube publikigas:

"Al la
Internacia Esperanto-Muzeo
Hofburg
A-1010 Wien.

Herzberg, la 15an de sept. 1979

Tre estimata d-ro Hube,

Kun granda ĝojo mi hodiaŭ en la nomo de IFEF sendas al vi la plej sincerajn gratulojn pro la vere gravega 50a jubileo, kiun vi kaj viaj estimataj kunlaborantoj kaj lastlaste la tuta esperantistaro povas festi. Ĉiam ni estis kaj estos konvinkitaj pri la modela laboro, kiun vi faras, kaj kiun oni tute ne sufiĉe alte povas taksi. Nur venontaj generacioj povos kompreni la veran signifon de tiu muzeo, kiun fondis Kortega Konsilisto Hugo Steiner, kaj kies ekziston vi certigas. Steiner estis iama kolego de ni kaj ĉiam sentis sin intime ligita al la fervojista movado. Kiam li antaŭ 10 jaroj mortis, ni perdis karan amikon, kiun ni ne forgesos.

Mia deziro por tiu jubileo nur povas esti, ke tiu lia vivoverko, kiun vi nun daŭrigas, por ĉiam vivu, prosperu kaj atestu al venontaj generacioj de esperantistoj pri tio, kion iliaj antaŭuloj faris por vivteni la ideojn de tiu homo, kiu iam komencis tiun gigantan "Entreprenon Esperanto": d-ro Zamenhof.

Vivu la Muzeo!

Plej altestime
via
Joachim Giessner
Prezidanto de IFEF"

32a IFEF - KONGRESO EN NEDERLANDO

(16 - 22 de majo 1980)

La kongreso okazos sub aŭspicioj de:
- lande: B.S.S.O. (FISAIC-sekcio Nederlanda)
- internacie: FISAIC.

B.S.S.O. oficiale invitis al IFEF kongresi en Nederlando. La kongreso okazos en America (L.) en la bangalaro "Het Meerdal" de "Sporthuis Centrum". "Het Meerdal" situas en unu el la plej arbarriĉaj regionoj de Nederlando.



En la honora komitato estas ĝis nun:
I.R. D.S. Tuynman, ministro de Trafiko kaj Akvostato,
Drs. L.F. Ploeger, prezidant-direktoro de la Nederlandaj Fervojoj,
S-ro A.L.G. Steeghs, urbestro de la komunumo Horst, kaj
S-ro F.A.H. Caris, prezidinto de B.S.S.O. (Nederlanda FISAIC-sekcio).

La temo de la prelego, kiun faros d-rino Marjorie Boulton estas: "Kiel ni altigu la nivelon de nia lingvoscio".

Kongreskotizoj en Nederlandaj guldenoj:	ĝis 15.12.79	ĝis 15.4.80
IFEF-membro (dungito kaj pensiulo):	60,-	90,-
Edz(in)o:	30,-	45,-
Junul(in)o ĝis 20 j.:	30,-	45,-
NE-IFEF-membro:	75,-	110,-
Simpatianto, kiu ne partoprenos la kongreson:	15,-	15,-

Ni urĝe petas anonci sin antaŭ la 15a de decembro 1979, ĉar je ĉi tiu dato LKK devas mendi la bezonatan nombron da bangaloj. Ni mendos pli, sed ne tro. Poste ne eblas pligrandigi la nombron. Ju pli da anoncintoj antaŭ la 15a de decembro 1979 des malpli da risko havos LKK. Helpu nin!

Aliĝilon vi petu al via landa peranto aŭ al "32a IFEF-kongreso, Julianaplein 2, NL-1097 DN Amsterdam.

Post la pagado de la kongreskotizo

kaj parto de la restadkostoj vi ricevos la kongreskarton, sur kiu estas menciitaj ne nur viaj kongresnumero, nomo kaj lando, sed ankaŭ la numero de via bangalo. Alveninte ĉe la enirejo de la bangalaro vi ne mem bezonas porti vian kofron al la bangalo. Por plifaciligi la transporton vi nepre devas klare skribi la numeron de la BANGALO, do NE vian kongresnumeron sur la kofro.

La kongresaj glumarkoj estas haveblaj. La kostoj estas unu ned. guldeno por folio kun 16 markoj PLUS la afrankkostoj, kiuj estas por 2 folioj 45 cendoj, 6 folioj 80 c., 12 folioj 120 c. Pagoj por poŝtĉekkonto 4.182.633 je la nomo de: 32a IFEF-kongreso, Julianaplein 2, NL 1097 DN Amsterdam.

La adreso de la bangalaro estas: Recreatie-Centrum "Het Meerdal", NL-5966 PL America (Gem. Horst).

La prezoj por la tutsemajna aranĝo (tranoktado kaj manĝado) estas por unu persono:
1. 4 personoj en unu bangalo: 450 ned. guld.
2. 3 personoj en unu bangalo: 480 ned. guld.
3. 2 personoj en unu bangalo: 550 ned. guld.
Detalojn vi trovas sur la aliĝilo.

Senkoste la kongresanoj povas naĝi en varmigita naĝejo. Oni povas lui biciklojn. Sur la tereno estas tenisejoj, keglejoj, saŭnejo, eblas remi kaj akvobicikli sur la lageto k.t.p.

Kunlaboras en la programo i.a.: Fervojista Opereta Ĥoro el Eindhoven, d-rino Marjorie Boulton kun sia bestaro kursos kaj prelegos, s-rino Ramona van Dalsem el Hago kun Esperanto-kantoj k.t.p.

Fakprelego pri: "La Fervojoj en la malaltaj landoj" (12 metroj super kaj sub la marnivelo) de inĝeniero W. Meynen el Utrecht.

Ekskursoj:
A. duontaga ekskurso al Eindhoven kun vizito al la mondfama "Evoluon", en kiu je populara maniero estas montrata la evoluiĝo de la elektra tekniko en la Philips-konzerno. Prezo: 15 ned. guld.

B. duontaga ekskurso al la sonorilmuzeo en Asten kaj vizito de ventmuelejo, en kiu oni ankoraŭ laboras. Prezo: 12,50 ned. guld.

C. tuttaga ekskurso al Arnhem (subĉiela muzeo), ŝipveturo (en kiu lunĉo) sur la Rejno al la urbeto Rhenen. Prezo: 35 ned. guld. inkl. la lunĉon.

Petu aliĝilon kaj anoncu vin antaŭ la 15a de decembro 1979.

L. K. K.

-o-o-o-o-o-o-o-o-o-o-

LA VENONTA KONGRESLANDO

La fervojoj en Nederlando

Nederlando estas malgranda lando laŭ la surfaco (33.600 kv. km-oj), sed tamen en ĝi loĝas 13 milionoj da homoj (popoldenseco pli ol 300). Kompare al nia pasinta kongreslando: Finnlando estas 10-oble pli granda ol Nederlando, sed en Finnlando loĝas nur proksimume 5 milionoj da homoj!

Do memkompreneble ke la karaktero de nia fervoja reto adaptiĝis al tiu situacio. Ĝi fakte ege similas al

antaŭurba trafiko ĉirkaŭ grandaj urboj. La reto estas sufiĉe densa kaj la vojaĝeblecoj oftaj.
Kelkaj ciferoj:

longeco de la reto	2876 km-oj
el kiuj elektrizitaj	1754 km-oj
nombro da dungitoj	26.350 pers
(1978) nombro da pasaĝer-km-oj	8146,3 milionoj

Kiel la plej multaj aliaj fervojaj kompanioj ankaŭ la nederlanda fervoja kompanio (N.S.) konas la "ruĝajn ciferojn" en la bilanco. Pri la jaro 1978 la deficito sumiĝis proksimume je du milionoj da ned. gld., kion, kompreneble, pagu la nederlanda ŝtato.
Tamen N.S. ne estas (rekta) ŝtata entrepreno sed akcia societo, kies akciaro preskaŭ tute estas en posedo de la nederlanda ŝtato.

Kvankam, kiel en multaj aliaj landoj, dum la jaroj antaŭ la lasta mondmilito, kaj eĉ ankoraŭ post ĝi, multaj "duarangaj" fervojaj linioj estis fermataj kaj anstataŭataj de aŭtobuslinioj, nuntempe la reto denove kreskas! La plej nova linio estas tiu, kiu interligas Amsterdam kun sia flughaveno "Schiphol", de tiu linio, 10 km-ojn longa, situas 3 km-oj sub la tereno de la flughaveno.
Post kelkaj jaroj ĝi fariĝos nova pli rekta interligo inter Amsterdam kaj Hago kaj tiel la internacia flughaveno havos rektan trajninterligon kun Hago, Rotterdam, Bruselo, Parizo ktp.

Vi jam rimarkis, ke la plej granda parto de la reto estas elektrizita. Ĉiuj ĉefaj linioj estas elektraj. Nur kelkaj malpli gravaj linioj en la orienta kaj norda partoj de la lando ne estas "subdrataj". Sur tiuj linioj veturas grandparte dizelelektraj motortrajnoj. Ek de la jaro 1958 la vaportrakcio malaperis en nia lando (escepte de diversaj "muzeaj linioj", kiuj dum la lastaj jaroj ekkreskas "kiel fungoj"!).

Konsekvenco de la densa trafiko estas, ke la meza distanco inter la stacioj estas nur malgranda (ĝenerale 5 aŭ 6 km-oj, sed apud la urboj nur 1 ĝis 3 km-oj!)

N.S. do bezonas trajnojn kun granda akcel- kaj haltigpovo. Por tiu celo nova trajntipo evoluiĝis kaj ek de du jaroj veturas ĉirkaŭ la urboj Hago kaj Rotterdam la t.n. "Sprinter" (sprintisto!). Sed ankaŭ bezone al la pli grandaj distancoj aperis nova tipo de motortrajno. Ties maksimuma rapideco estas 160 km-oj/h, sed ĝis nun nur unu linio estas ekipita por tiu rapideco! Kaj tiu linio estas inter Eindhoven kaj Venlo, kie vi trovas la stacion Horst-Sevenum, vian stacidomon por atingi nian kongresejon en America!

Sur la aliaj ĉeflinioj la maksimuma rapideco estas 140 km/h aŭ eĉ nur 130 km/h. Ek de la elektrizado de la linioj (1927) N.S. enkondukis la rigidan trajnhoraron, kiu nuntempe validas por la tuta porpasaĝera reto. Sur ĉiu linio veturas minimume unu trajno ĉiuhore, sed sur la plej granda parto du aŭ pli (ĝis ekz. 8 inter Amsterdam kaj Haarlem). La problemo por la kapacito de la linioj estas, ke sur la samaj trakoj trafikas laŭ rigida takto la rapidtrajnoj (ankaŭ ĉe ni nomitaj "intercity-trajnoj") kaj la haltotrajnoj, ne parolante pri la vartrajnoj por kiuj ofte estas loko nur dumnokte.

Noto: la I.C.-trajnoj estas nur ordinaraj rapidtrajnoj kun du klasoj kaj sen krompago. La I.C.-trajnoj veturas laŭ la grandaj distancoj (laŭ niaj mezuroj) tra la tuta lando, ekzemple Zandvoort aan Zee-Amsterdam-Maastricht (244 km-oj), Hago kaj Rotterdam-Groningen kaj Leeuwarden (250 km-oj), Amsterdam-Enschede (164 km-oj), Hago-Venlo (183 km-oj) k.t.p.

Kompreneble ankaŭ la trafiko kun la najbarlandoj estas sufiĉe densa: ĉiuhore veturas I.C.-trajno de Amsterdam laŭ Hago kaj Rotterdam al Antverpeno kaj Bruselo kaj ankaŭ ĉiuhore de Amsterdam laŭ Utrecht kaj Arnhem al Düsseldorf (-Kolonjo aŭ Hagen) kaj de Hago laŭ Rotterdam-Eindhoven-Venlo al Kolonjo. Krom tiuj I.C.-trajnoj veturas ankaŭ internaciaj trajnoj al pli malproksimaj urboj: T.E.E.-trajnoj al Frankfurto, Munkeno, Milano, Ĝenevo kaj Parizo, aliaj rektaj trajnoj al Skandinavio, Aŭstrio, Svislando, Italio, suda parto de Francio. Ankaŭ la internaciaj trajnoj veturas elektre kvankam la tensio en la kontaktlinio en Nederlando estas 1500 V-kontinua kurento; en Belgio ĝi estas 3000 V-kontinua kurento kaj en Germanio 10 K.V. 16 2/3 H.

Inter Amsterdam kaj Bruselo veturas (belgaj) lokomotivoj adaptitaj por la ambaŭ tensioj kaj eĉ (nederlandaj kaj belgaj) motortrajnoj adaptitaj por ambaŭ tensioj.

Cetere: la "normalaj" belgaj lokomotivoj veturas senpene ĝis la nederlanda limstacio Roosendaal je duona tensio. En la germanaj limstacioj Bentheim kaj Emmerich la staciaj trakoj havas ŝaltebiecon ĉu por NS- ĉu por DB-tensio. La NS-lokomotivoj do veturas ĝis Bentheim resp. Emmerich sed inverse la DB-lokomotivoj veturas ĝis la nederlanda limstacio Venlo, kie la NS-lokomotivo transprenas la trajnon.

Ankaŭ limstacio estas Hoek van Holland: la kajo estas tuj apud la haveno, kie forveturas la "Sealink"-ŝipoj al Britio (Harwich-Londono) konekse kun kelkaj internaciaj trajnoj.

Ni multe parolis pri elektraj trajnoj, kaj mi volas rimarki, ke la plej granda parto de la N.S.-vagonaro konsistas el vagonoj en elektraj motortrajnoj. Pli precize: la tuta porpasaĝera vagonparko entenas 1950 vagonojn, el kiuj nur 300 por trajnoj trakciataj de lokomotivo; la aliaj 1650 troviĝas en elektraj kaj dizelelektraj motortrajnoj. N.S. posedas nur 112 elektrajn lokomotivojn, grandparte francorigine ("Alsthom") kiuj servas por:
- la internaciaj trajnoj
- kelkaj serioj de enlandaj I.C.-trajnoj
- vartrajnoj (speciale la peza erc-transporto de la havenoj Amsterdam kaj Rotterdam al Emmerich).

Parolante pri la fervojoj en Nederlando, mi ne povas ne mencii la specialajn malfacilaĵojn, kiujn kaŭzas al N.S. la (tro) abunda akvo de la malalte situanta "Nederlando" ("Neder" = malalta). Jam en la historio de la konstruado de la fervojoj oni ĉiam renkontis la kruĉiĝojn kun akvovojoj. La fervojo el Belgio dum multaj jaroj finiĝis sude de la larĝa riverbrako "Hollands Diep" ĉe la vilaĝo Moerdijk. Per pramŝipo oni daŭrigis la vojaĝon al Rotterdam. Inter la jaroj 1860 kaj 1885 oni konstruis multajn fervojajn pontojn, plejofte moveblaj por ne ĝeni la ŝiptrafikon. Tamen la ŝipoj fariĝis pli grandaj, la trafiko de la trajnoj pli densa, do la problemoj pligrandiĝis ..... Pri la evoluo de la pontkonstruado kaj aliaj solvoj temas la fakprelego en nia 32a IFEF-kongreso.

Samtempe kun la modernigo de la trajnoj mem, kiuj postulis pli grandajn rapidecojn kaj pli grandan komforton por la pasaĝeroj, moderniĝis trako kaj signalsistemoj. Denove kelkaj ciferoj:

entuta longeco de la fervoja reto:	2876 km-oj
sen reljunta trako:	2309 km-oj
ekipita per aŭtomata bloksistemo:	1761 km-oj
aŭtomata trajnbremsig-instalaĵo:	966 km-oj

Preskaŭ ĉiuj grandaj stacioj nuntempe estas ekipitaj per modernaj relajsaj sekuriginstalaĵoj, kie nur unu regadejo ne nur regas la lokan trakaron, sed ankaŭ la ĉirkaŭan regionon ofte ĝis distancoj de 50 km-oj.

Ĝis ĉi tie mia rakonto estis sufiĉe ĝenerala, kaj en alia artikoleto mi volonte rakontos iom pli pri la regiono en kiu troviĝas nia kongresejo: la vilaĝo America, parto de la komunumo Horst, fervoja stacidomo Horst-Sevenum sur la linio Eindhoven-Venlo (-Kaldenkirchen-Kolonjo).

W. L. van Leeuwen

FERVOJA TEKNIKO

Germanio

Sensacio dum la Internacia Trafikekspozicio en Hamburgo:

Magnetglita trajno "TRANSRAPID 05"

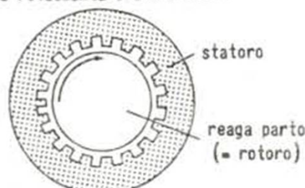
Pri senrada glittrajno kiel estonteca relvojtekniko oni aŭdas el diversaj landoj jam dum unu jardeko. En Germanio pluraj projektoj estis konkure ellaboritaj en la komenco. La diversaj entreprengrupoj devis antaŭ ol konstrui verajn veturilojn elprovadi la unuopajn komponantojn de la nova teknologio: magnetoj, ties reguladsistemoj, kaj liniaj elektromotoroj.

Du principe malsamaj metodoj por magneta ŝvebigo, la elektrodinamika (EDS) kaj la elektromagneta (EMS), estis esplorataj en alterna kombino kun du tipoj de liniaj elektromotoroj: kun kurta statoro aŭ kun longa statoro. Konvencia rotacianta elektromotoro konsistas ĉefe el statoro kaj reaga parto = rotoro. Ĉe liniaj motoroj oni imagu al si tiujn du komponantojn transformitaj en horizontalajn elementojn (vidu skizon A).

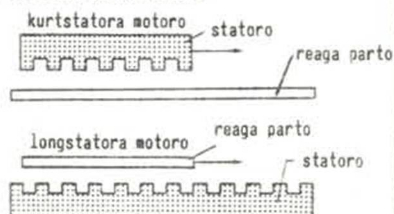


A

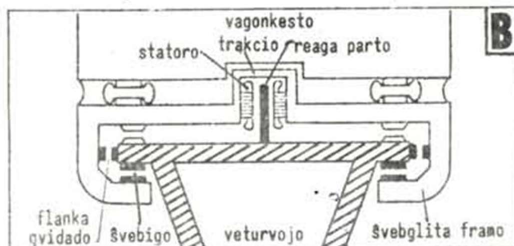
1) Konvencia rotacianta elektromotoro



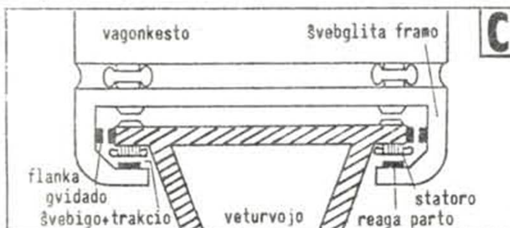
2) Du tipoj de linia elektromotoro



Kiam la statoro estas lokita en la veturilo kaj la reaga parto en la veturvojo (sur skizo B vertikale, kiel aplikite ĉe transrapid 02 kaj 04), oni parolas pri kurtstatora motoro; la trak-



cia energio devas esti transmisiita al la moviĝanta veturilo. Kiam la statoro estas sternita laŭlonge de la tuta veturvojo, kaj la reaga parto troviĝas en la veturilo (ĉe Transrapid 05 kaj 06), oni parolas pri longstatora motoro (skizo C); "migranta" magnetkampo en la volvaĵoj laŭlonge de la veturvojo zorgas pri akcelado aŭ bremsado de la veturilo, la trakcia energio do venas tra la veturvojo.

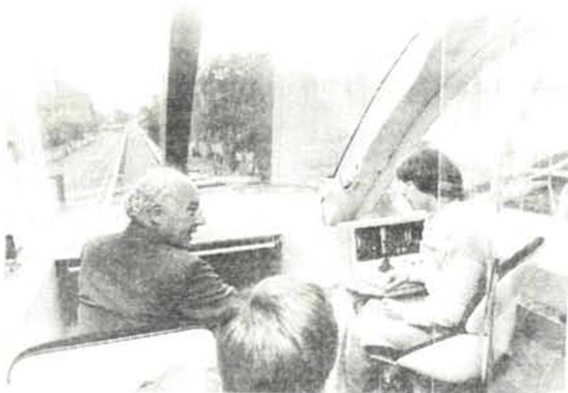


La magneta ŝvebigo de veturilo povas rezultiĝi el movigo de magneta kampo super elektra konduktilo - jen la elektro dinamika sistemo (EDS). La testveturilo EET 01 tiamaniere ŝvebis en konstanta alteco de 100 mm. Por la starto de tiaj veturiloj ĝis certa rapideco necesas tamen helpaj radoj. Oni forlasis tiun sistemon de 1977 favore al la elektromagneta sistemo (EMS), kie veturilinternaj magnetoj altire levas la veturilon ĝis 10 mm sub la kontraŭaj magnetoj en la veturvojo. Akumulatoroj en la veturilo liveris ĉe Transrapid 05 la kurenton por la ŝvebigaj magnetoj; ili estis ŝargendaj en la finstacio.

La publika prezento de la unua magnetglita veturilo en Germanio okazis dum Pasko 1971; aliaj baldaŭ sekvis (1). La inĝenieroj de Krauss-Maffei konstruis esplorveturilon, kiu povis dumveture ŝanĝi sian ŝvebigan sistemon de magneta al aerkusena glitado: sen antaŭjuĝo oni volis provi, kiu el la du glitsistemoj havas pli da avantaĝoj. Tio rapide kaj tre klare evidentiĝis: la aerkuseno forkonsumis 50 % de la tuta energibezono, la magnetkuseno nur 3 ĝis 5 %. Ankaŭ la bruo estis konsiderinde pli granda ĉe aerkuseno.

Sub influo de la subvencianta germana esplorministerio ĉiuj konkurantoj komune daŭrigis poste siajn laborojn kaj la rezulton oni prezentis al la vizitantoj de la Internacia Trafikekspozicio en Hamburgo (8.VI. - 1.VII.1979). La siatempa ŝtatestro de la Federacia Respubliko Germanio, Walter Scheel (nia bildo sur paĝo 65), persone inaŭguris kaj la ekspozicion kaj la magnetglitan trajnon Transrapid 05 la 8-an de Junio 1979.

Sur H-formaj subtenfostoj 5 ĝis 8 metrojn altaj etendiĝis la 908 m longa veturvojo, sur kiu glitis la 26 m longa, 13 tunojn peza motorvagono kun 68 sidlokoj. Bedaŭrinde dum la daŭro de la ekspozicio nur ĉirkaŭ 25 mil pasaĝeroj povis kunveturi: la najbarloĝantoj estis procesintaj kontraŭ la instalado de la nekonata teknikaĵo, ili timis esti ĝenataj de vigla kaj eble brua trafiko proksime antaŭ siaj fenestroj! La juĝistoj fine permesis la konstruon sed dekretis, ke Transrapid 05 rajtas nur kvarfoje veturi po horo de la 10a ĝis la 13a kaj de la 15a ĝis la 18a horoj, kun



maksimuma rapideco de 85 km/h. Ne helpis la argumentado, ke magnetglita trajno ne faras pli da bruo ol sible startanta glisilo ---

La eksperimentado estos daŭrigata per Transrapid 06, kun 102 tunoj por 200 pasaĝeroj aŭ 20 t da utila ŝarĝo, 52 m longa, 3,6 m larĝa. Ĝi veturos en 1981 aŭ 1982 sur testveturejo en la Ems-rivera regiono (sudokcidente de la urbo Oldenburgo), 31,5 km longa, kun tri komutilforkoj kaj kun turnrondiro en ambaŭ finoj. Transrapid 06 havos longstatoran linian elektromotoron kaj veturos per 300 km/h sur konsiderinda vojoparto, atingante 400 km/h sur minimume unu kilometro. Por la ŝvebigo anstataŭ loke ŝargendaj akumulatoroj en la veturilo, oni aplikos unuafoje sistemon de dumvetura sentuŝa energi-transmisio, kiu ebliĝas ek de 90-100 km/h.

Ĉu tiu "fulmo sen tondro" sukcesos fermi la breĉon inter fervojo kaj aviadilo aŭ ĉu ĝi restos teknika ludilo de inĝenieroj, pri tio nur la estonto decidos. Ĉar ankaŭ la radsur-rela fervojo pli kaj pli rapidiĝas ...

Gernot Ritterspach

---

(1)

1971 Prototipo kun kurtstatora motoro, de Messerschmitt-Bölkow-Blohm, EMS-tekniko, 7,6 m longa, 5,8 t peza, 90 km/h, veturvojo 660 m.

1971 Transrapid 02 kun kurtstatora motoro, de Krauss-Maffei, EMS-tekniko, 11,7 m longa, 11,3 t peza, 164 km/h, veturvojo 930 m.

1972 EET 01 kun kurtstatora motoro, de AEG-Telefunken, BBC, Siemens, EDS-tekniko, 12 m longa, 17 t peza, 160 km/h, ronda veturvojo 880 m.

1974 Transrapid 04 kun kurtstatora motoro, de Krauss-Maffei, Dyckerhoff und Widmann, EMS-tekniko, 15 m longa, 20 t peza, 253,2 km/h, veturvojo 2400 m.

1975 HMB 2 kun longstatora motoro, de Thyssen-Henschel, Tekn. Universitato Braunschweig, EMS-tekniko, 5 m longa, 2,5 t peza, 36 km/h, veturvojo 100 m.

1979 Transrapid 05, kun longstatora motoro, 26 m longa, 36 t peza, de Krauss-Maffei, Messerschmitt-Bölkow-Blohm, Thyssen-Henschel, EMS-tekniko, 90 km/h, veturvojo 908 m.

TRANSMARA VAGONTRANSPORTO PER RELŜIPO 1

Aktualiga postnoto pri la fakprelego de Turku.

Temas pri la plilongigo de Relŝipo 1, en la prelego anoncita kiel baldaŭ okazonta. Ĝi ĵus realiĝis en Bremerhaven inter la 22a de julio kaj la 10a de aŭgusto 1979. Unue oni trenis la ŝipon en grandan ripardokon, elsekigis la dokon, fortranĉis 47 metran pecon de la ŝipa pobo kaj fermis ambaŭ sekcojn provizore per fakvandoj. Nun oni allasis la akvon, eltrenis la antaŭan 103 metrojn longan ŝipparton, enflosigis la intermetotan 27 metrojn longan pecon - kiu same estis ambaŭfinaĵe provizore fermita per fakvandoj - kaj poste entrenis denove la ŝipan pruon. Fine oni elsekigis la ripardokon, forigis la provizorajn fakvandojn kaj kunveldis la tri ŝippecojn.

Per tiu operacio la vagonkapacito de Relŝipo 1 plialtiĝis de 60 al 75 meznombre, la utiligebla traklongo kreskis de 1300 m al 1709 m.

Sed ni ne menciis ĉion, kio estis farenda. Jam semajnojn antaŭ laborkomenco iuj specialistoj kunveturadis en la ŝipo, trifoje tien-reen, por marki sur elektraj konduktiloj kaj aliaj konduktuboj, kie ili estas disigendaj. Por certigi post la pligrandigo de la ŝipkapacito la ĝisnunan horaron kun mallongaj restadoj en la havenoj, montriĝis necese pligrandigi ankaŭ la funkcirapidecon de la enŝipa vagonlifto je 20 % kaj krome provizi la ŝipon per 6 anstataŭ la ĝisnunaj 4 traktoroj de la tipo "Unilok".

Ĉi tiujn detalojn komunikis la kapitano de Relŝipo 1 okaze de dimanĉmatena "haven-koncerto", aranĝita kaj senpere disaŭdigita per pluraj germanaj radiostacioj la 5an de aŭgusto 1979 sur la ŝipo, troviĝanta ankoraŭ en la ripardoko.

Ritt

EL NIAJ LANDAJ SEKCIOJ

Ĉeĥoslovakio

Internacia Esperanta edziĝfesto

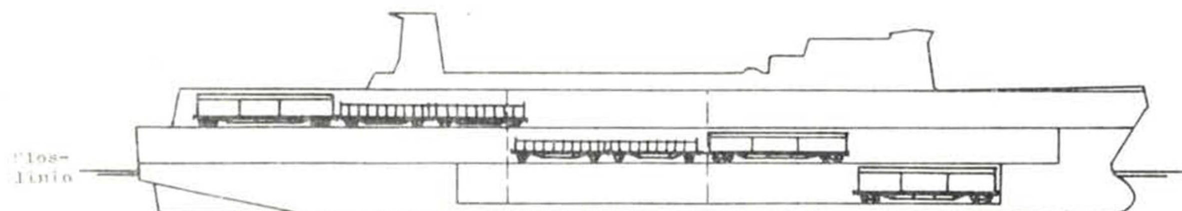
Dufoje Esperante "jes" anstataŭ ĉeĥe "ano" eksonis en solena salono de urbdomo en Česká Třebová (Ĉeĥoslovakio) fine de julio 1979.

Franca samideano ing. prof. Floran Gabalda edziĝis kun Libuŝe Koŝtová, oferema anino de loka E-grupo en Česká Třebová. Decida parto de la edziĝfesta parolo de la urbestro estis tradukita en Esperanto, kaj atestanto de la fianĉo fariĝis longjara ano de la loka grupo. Post solena tagmanĝo kaj konciza fianĉvojaĝo tra belega parto de orienta Bohemio sekvis solenaĵo. Oferemaj anoj de la loka grupo preparis por la novgeedzoj gajan kaj neforgeseblan vesperon.

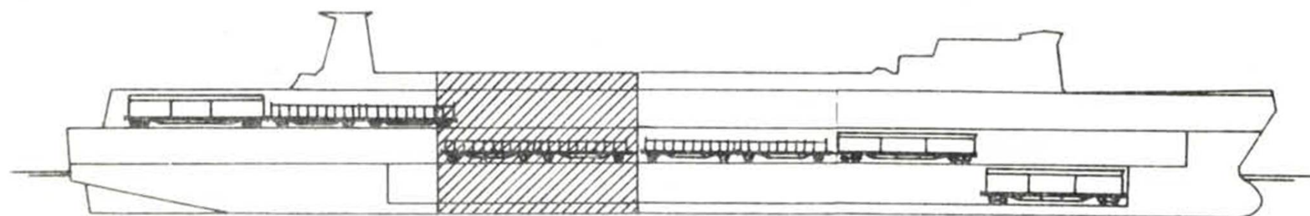
El tuta koro ni deziras al la Esperanta geedza paro ĉion bonan kaj longajn agrablajn jarojn de komuna vivo.

Kompilis: Jiří Piŝtora

PLILONGIGO DE LA RELŜIPO 1



Longo entute	150,00 m	Portkapablo	7096 t	Motorpovumo	2 x 10 000 ĈP
Larĝo	21,60 m	Traklongo surŝipa	1370 m	Veturrapideco	20,5 nodoj
Floslinia alto	6,20 m	Traklongo utiligebla	1300 m	Vagonkapacito	60 vagonoj



Longo entute	177,20 m	Portkapablo	9000 t	Motorpovumo	2 x 10 000 ĈP
Larĝo	21,60 m	Traklongo surŝipa	1779 m	Veturrapideco	20,5 nodoj
Floslinia alto	5,60 m	Traklongo utiligebla	1709 m	Vagonkapacito	75 vagonoj

FERVOJA TEKNIKO

Svislando

Nova trafik-koncepto de Svislando (resumo)

Skiza informo okaze de la fervojista kontakt-kunveno dum la 64-a Universala Kongreso, Luzern, la 31-an de julio 1979, preparita far mgro Gvozden Sredić, estro de orientaj transportmerkatoj de Intercontainer, Basel.

Multaj landoj en la lasta tempo okupiĝas en ĉiam pli granda grado pri transport-problemoj. Kaŭzoj por tio estas diversaj: kostoj de transportaj servoj, neracia energi-konsumo kaj neceso de ĝia ŝparo, nombro de akcidentoj, malpurigo de la ĉirkaŭaĵo ktp. Plej ofte oni klopodas, per diversaj rimedoj de transport-politiko, krei harmonian transport-sistemon kaj kontribui tiel al optimuma kontentigo de transport-bezonoj. Aktuale ankaŭ Svislando apartenas al tiu landogrupo.

1. Celoj de la koncepto.
Surbaze de la Parlamenta decido el la jaro 1972, ellaboro (kaj realigo) de la tutlanda trafik-koncepto devus servi al realigo de jenaj celoj:

- plua altigo de ĝenerala ekonomia nivelo,
- kontentigo de transport-bezonoj,
- realigo de la plej ebla movebleco en kondiĉoj de libera elekto de transport-rimedo,
- ebligo de sana konkurenco sen eraraj investoj,
- konsiderado de postuloj de spacplanado kaj de la naturprotekto,
- koordino de investoj en kadro de la tutlanda ekonomio,
- kunordigo de eventualaj kontraŭaj postuloj,
- ebleco de laŭetapa realigo de la koncepto.

2. Proponoj de la komisiono.
Surbaze de tiuj esencaj supozoj la parlamenta komisiono kreis katalogon da rekomendoj grupigitaj en 40 bazaj ideoj (tezoj) kun pluraj variantoj. La plej grava propono estas: superi ĝisnunan laŭsektoran traktadon de trafiko kaj trakti trafiksistemon kiel tuton. Investado en unuopaj trafikbranĉoj depende de iliaj specifaj ecoj devas baziĝi ĉefe sur realaj bezonoj pri transport-servoj. Tamen oni devas konsideri ankaŭ aliajn ekonomiajn aspektojn (ekzemple, energi-konsumon) kaj diversajn aliajn rektajn kaj akcesorajn efikojn.

Por financado de trafik-vojoj kaj aliaj fiksaj instalaĵoj flanke de la ŝtato oni proponas kreon de du specialaj fondusoj: unu por la publika kaj la alia por la privata trafikoj. Alimentadon de tiuj fondusoj oni povus certigi per altigo de impostoj. Tiamaniere ĉiu enloĝanto kontribuus al financado de publika trafiko sen depende ĉu oni ĝin rekte uzas aŭ ne. Fonduso por financado por komunaj bezonoj en privata trafiko (konstruo de vojoj kun nacia signifo ktp.) alimentiĝus plej parte kiel ĝis nun el vendado de benzino. Parto de financaj rimedoj por tiu fonduso devenus ankaŭ el specialaj pagoj por voj-uzado (proponita en la koncepto por pezaj ŝoseaj veturiloj).

3. Iuj starpunktoj de la fervojo.

Akcepto (kaj realigo) de la nova trafik-koncepto en Svislando estas esence grava por Svisaj Federaciaj Fervojoj, ĉar ili esperas tiamaniere plibonigi propran pozicion sur la transporta merkato. El tio rezultiĝus ankaŭ nuligo aŭ almenaŭ malaltigo de deficito, kiu aktuale de jaro al jaro ŝarĝas bilancon de SFF. Tiu deficito devenas plejparte el strukturaj kaŭzoj (intensa ŝose-konstruado, malegalaj kondiĉoj en diversaj trafikbranĉoj, iuj internaciaj influoj ktp.). Aliflanke, parto de deficito devenas ankaŭ el evoluo de konjunkturo (ekonomia stagnado, spekulativa valor-altigo de svisa franko, kies sekvo estas interalie malaltigo de transita trafiko ktp.).

La Svisaj Federaciaj Fervojoj ofertas al la merkato altkvalitajn transport-servojn, sed en aktualaj kondiĉoj ili povas resaniĝi nur per malavara helpo de la Konfederacio. Bazon por tio kreas akcepto de la nova trafik-koncepto kaj la SFF senpacience atendas tiun faron. Kompreneble, la senlima optimismo ne estas rekomendinda, ĉar la akcepto de la nova trafikkoncepto kaj ĝia realigo estas antaŭviditaj nur meze de la sekvonta jardeko.

Basel/Luzern, 31.7.1979.

FERVOJA LEKSIKONO

Franca Fervojista Esperanto-Asocio ĵus publikigis 165-paĝan FERVOJAN LEKSIKONON ofsete presitan, en formato 215 x 150 mm, kun
- unua parto: franca-Esperanta - 106 paĝoj
- dua parto: indekso en Esperanto 48 paĝoj
- tria parto: diversaĵoj 11 paĝoj

Aperas ĉirkaŭ 5200 terminoj, el kiuj 4500 troveblas en la seslingva "LEXIQUE GENERAL DES TERMES FERROVIARES (eldono 1975) de U.I.C. (Unuiĝo Internacia De La Fervojoj), dum la aliaj 700 estas ĉerpitaj el diversaj fontoj.

Inter ĉi-lastaj: diversaj listoj, kiuj oni ĝenerale trovas en manlibroj: arbustoj, lignoj, konstruelementoj, gasoj, metaloj, kemiaĵoj, aŭtovojoj, sintezaj tekstilaĵoj, mezurunitoj kaj eĉ ventoj (Boforta skalo).

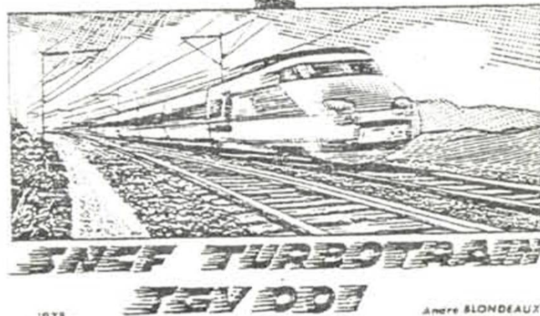
Prezo: 20 ff plus 5 ff por sendkosto.

Mendu ĉe S-ro BLONDEAUX,
rue de Glevian,
F-29125 Loctudy.
Poŝtkonto n-ro 10094.42 Paris.

Por la alilandanoj: sendkosto 3 ff.

Bonvolu ĝiri la sumon (23 ff po peco) nur per internacia poŝtĉeko.

Anticipan dankon.



LIBERA TRIBUNO

ESPERANTO EN IZOLADO
(Pensoj de longjara kongresanino)

ESPERANTO stagnas ....!

La membraro maljuniĝas en timiga formo ....!

Nia internacia lingvo ne plu progresas ....!

Tiuj kaj similaj konstatoj ne estas novaj - sed ankaŭ ne helpas.
Do - - kion fari kontraŭ tiu ĉi timiga evoluo?!

1) Instigi kiel eble plej multajn, ĝis nun "ne-aktivajn" membrojn, almenaŭ partopreni niajn kongresojn, kaj ... grave! -

2) interesigi la junajn homojn, lerni la lingvon kaj sekvi nian ekzemplon. - - - ? ? ? ! ! !

Ĉu oni per tio, ke oni limigas la nombron de partoprenantoj, trovis la ĝustan solvon por instigi la amasojn?
(Tiel farita 1977 en Swanwick - - almenaŭ je modestaj prezoj, 1978 en Romo - tiam allogis Romo mem, 1979 en Turku kaj nun denove 1980 en Nederlando!!!!)

Ĉu oni per tio, ke oni aranĝas la kongreson for de la publiko, allogas la amasojn ??!
En pejzaĝo, kie en la ĉirkaŭo de kelkaj dek kilometroj troviĝas simple nenio, la homoj ja devas partopreni la kunsidojn (vi pensas!). Sed - ĉu vi vere kredas, ke junulo, kiu ĵus komencis lerni Esperanton, interesiĝas arde pri senfinaj debatoj pri statut-ŝanĝo !!??

Pardonu min, mi dubas!!

(Ho jes, vi ja ofertas hejtigitan banejon..! Sed tion ni hejme ankaŭ havas, ni ŝparas tempon kaj monon, se ni hejme komune iras tien. Kaj kiu vere pro banado veturas ien, verŝajne elektos la adriatikan maron - verŝajne ni ankaŭ faros tion sekvontjare ..!)

Kaj kia eminenta propagando estas por nia movado, se ni kaŝas nin en iu kaverno, ke nur neniu vidu kaj rimarku nin !!! Jam ekzistas ŝerco, dirante, ke ESPERANTISTOJ ESTAS SEPERATISTOJ!!

Pripensu, ke ĉefe junuloj kutime devas bone kalkuli pri la mono! Ĉu oni vere povas oferti al ili tiajn kongresojn por veki la intereson??

Ni momente havas kelkajn junajn lernantojn, sed - - kiam ni menciis la celon de la sekvontjara kongreso ni "rikoltis" dubajn mienojn kaj indulgan rideton ...!!!

G.G.



KOREKTFOLIO N-RO 2

por la IFEF-statuto

Laŭ decidoj de la komitato en la kongreso de Turku la statuto estas ŝanĝita en jenaj paragrafoj. Bv. eltondi kaj englui la korekto-tekstojn resp. permane korekti. Ĉi-kaze rimarkigu sur la marĝeno "kor.fol.2".

Paragrafo 15 aldoni duan alineon al paragrafo 15(2) kun jena teksto:
Landa asocio, kiu mem faras proponon por la kongresa tagordo, sed neniun povas delegi al la kongreso, rajtas peti alian landan asocion aŭ la estraron defendi la proponon. (2)

Paragrafo 16 Forstreki la liniojn kvar ĝis ses. (2)

Paragrafo 22, ĝen.reg. al (2) aldoni novan kvaran alineon kun jena teksto:
Pri proponoj principe estas decidite laŭ ties origina teksto. Tamen, se dum la traktado evidentiĝas, ke konvenus al la federacio, fari plibonigajn modifojn sen ŝanĝi la esencon de la propono, tiam amendo estu allasata. (2)

Paragrafo 23 estas anstataŭata per jena teksto:

(1) Por decidoj validas la plimulto de la "por" kaj "kontraŭ" esprimitaj voĉoj.

(2) Decidoj en kunvenoj, en kiuj partoprenas en voĉdonado malpli ol la duono de ĉiuj voĉdonrajtaj komitatanoj aŭ de la tuta estraro, devas esti denove submetataj al voĉdonado en aliaj kunvenoj, en kiu por decidi sufiĉas la plimulto de la "por" kaj "kontraŭ" esprimitaj voĉoj.

(3) Proponoj, kiuj skribe estas senditaj de la ĉefkomitatano al la komitatanoj nur povas esti decidaj, kiam pli ol la duono de ĉiuj voĉdonrajtaj komitatanoj partoprenas en la voĉdonado.

(4) Ĉe voĉegaleco propono estas konsiderata kiel malakceptita.

(5) Por ŝanĝi la statuton - ne la regularojn - aŭ por likvidi la Federacion ĉiam necesas, ke du trionoj de ĉiuj voĉdonrajtaj komitatanoj partoprenas en voĉdonado kaj ke du trionoj de la esprimitaj voĉoj estas "por".

(6) Pri personoj oni voĉdonas en kunvenoj sekrete kaj skribe.

Ĝenerala Regularo:
al (3) Plej malfrue unu monaton post la limdato de skriba voĉdonado la ĉefkomitatano forsendas cirkuleron pri la rezultato al la estraro kaj la komitatanoj. (2)

Aldono II (17) anstataŭi la duan frazon per jena teksto:
La kongreskotizo por familianoj kaj gejunuloj malpli ol 20jaraj estas la duono de la baza kotizo. (2)

Laŭ peto de la komitato ni sciigas, ke la unua korektfolio aperis en IF n-ro 6/76 paĝo 92. Estas rekomendinde, marki la tiamajn korektojn per cifero (1).

FERVOJA KORESPONDA SERVO

F.K.S. celas havigi al siaj membroj, same al kurso-gvidantoj kaj komencantoj (fervojisto aŭ ne) diverslandajn korespondantojn laŭ iliaj deziroj. Ĉiu korespondemulo rajtas senpage enskribigi sin. Ĉiu persono, kiu deziras informojn aŭ ricevi adresojn, aldonu internacian respondkuponon (aŭ francajn poŝtmarkojn), por ĉiu dezirata korespondadreso, ĉar F.K.S. ricevas nenian subvencion. Tiuj, kiuj havas problemojn por akiri internacian respondkuponon, povas tamen aliĝi senpage al F.K.S.

Senhezite enskribigu vin ĉe:

Fervoja Koresponda Servo (F.K.S.):
adreso:
J. Demissy,
18 avenue du Lieutenant Bourguignon,
55600 Montmedy (Francio).

Indiku vian nomon, aĝon, adreson, en kiuj landoj vi deziras korespondant(in)ojn, kaj pri kiaj temoj ktp.

Ĉiu subskribint(in)o certigu respondi almenaŭ unu fojon!

S-ro DEMISSY plendas nun pro manko da korespondpetoj.

KANTO PRI LA FERVOJISTO (de s-ro Seeman)

Paroloj:

Sur relpar' tra l'vasta mondo zumas radoj de la trajn':
"Fervojisto, fervojisto estas hom' ne kia ajn".
Li per rel-runband' kunligas landojn de la vasta mond',
verdstelanoj amasiĝas per la trajn' al frata rond'.
"Fervojisto, fervojisto estas hom ne kia ajn".
Sur relpar' tra l'vasta mondo zumas radoj de la trajn'.

Muziko: Petu ĉe R. Seeman, Bratislava 80900 Tajovského 19, Ĉeĥoslovakio

---

Gravaj enhavaĵoj

	paĝo
32a IFEF-kongreso en Nederlando	59
Fervoja tekniko	63
Korektfolio por la IFEF-statuto	71

La redaktofino por la venonta IF estas 15.11.79.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO=FEDERACIO

Sekretariejo: E. Kruse, Wienerstr.121, D-6000 Frankfurt/Main 70 - GERMANIO
Redaktoro: Guy Delaquaize, 52, rue L.-Gandillet, 78420 Carrières/Seine, FRANCIO
Bankkonto: Provinsbanken, Konto 7353-350550 - DK 9800 Hjørring - DANIO

Preso: Esperanto-Centro, Århus. 